



TITLE:

JR連結財務諸表の作成をめぐる理論問題の再検討(2)―運輸省連結データの検討を手がかりとして―

AUTHOR(S):

藤井, 秀樹

CITATION:

藤井, 秀樹. JR連結財務諸表の作成をめぐる理論問題の再検討(2)―運輸省連結データの検討を手がかりとして―. 経済論叢 1995, 155(5-6): 14-41

ISSUE DATE:

1995-05

URL:

<https://doi.org/10.14989/44991>

RIGHT:

經濟論叢

第155卷 第5・6号

インフラストラクチャーの経済学……………池 上 惇	1
JR 連結財務諸表の作成をめぐる 理論問題の再検討(2)……………藤 井 秀 樹	14
航空産業における 情報インフラストラクチャーの経済的意義……………戸 崎 肇	42
神戸市都市経営の一考察(1)……………池 田 清	62
需要の不確実性と投資……………石 上 秀 昭	77
家族内時間配分理論の検討……………居 神 浩	91

平成7年5・6月

京 都 大 学 経 済 学 會

J R 連結財務諸表の作成をめぐる 理論問題の再検討 (2)

—— 運輸省連結データの検討を手がかりとして ——

藤 井 秀 樹

IV 運輸省データの検討 (2)

—— J R 連結データについて ——

(1) J R 各法人の収支の合算処理

既述のように，運輸省連結データは，「J R 各社の収支と〔……〕清算事業団等との収支を合算」したうえで，各法人間の内部取引項目を相殺消去して作成されたものとされている。そこで，以下ではまず，J R 各法人の収支の合算処理について検討をくわえていくことにする。

運輸省データは，「統一的な会計処理で試算を行い，国鉄改革の前後の収支を比較」したものであるが，すでにみてきたように，そこでいう「統一的な会計処理」とは，J R 鉄道各社の会計処理（すなわち鉄道事業会計規則に規定された会計処理）を意味している。したがって，運輸省連結データにおいては，J R 鉄道各社の公表決算データが特殊な加工・再集計を経ることなく，そのまま単純に合算されているものと推定される。運輸省連結データの作成趣旨からして，かかる合算処理にとくに問題はないといってよいであろう。

筆者別稿においても，J R 鉄道各社の公表決算データについては，これを単純に合算するという処理によった。本稿で J R 連結データを再提示するさいにも，1990年度以降に発生する共済年金特別負担の集計処理²³⁾をのぞき，かかる

23) 1990年度以降に発生する共済年金特別負担の集計処理については，脚注30)を参照されたい。

合算処理を引続き採用することにした。

これにたいし、保有機構の損益計算書様式（ということはすなわちその背後にある同機構の会計基準）は J R 鉄道各社のそれとやや異なっているので、同機構損益データを合算するさいには、若干特殊な合算処理が必要となる。J R 鉄道各社の会計基準ならびに前節で検討した国鉄損益データの集計処理にもとづいて、運輸省レポートにおける保有機構損益データの合算処理を推定すると、下記 G のようになる²⁴⁾。本稿で再提示する J R 連結データも、下記 G の合算処理にもとづいて作成される。

G. 運輸省レポートにおける保有機構損益データの合算処理（推定）

- (イ) 営業収益＝事業資産貸付収入
- (ロ) 営業費＝一般管理費＋事業資産減価償却費
- (ハ) 営業外収益＝受取利息＋雑益
- (ニ) 営業外費用＝借入金利息＋債券利息＋債券取扱諸費
＋繰延資産償却
- (ホ) 特別利益＝固定資産売却益
- (ヘ) 特別損失＝固定資産売却損＋固定資産除却損
＋新幹線鉄道整備事業資金交付金

合算処理にあたって最も多くの検討を要するのは、清算事業団の公表決算データである。というのは、清算事業団の場合、損益計算書様式（ということはすなわちその背後にある同事業団の会計基準）の特殊性にくわえ、同事業団の事業目的および事業内容の特殊性が、公表決算データの合算処理をいちじるしく困難なものにしているからである。この問題に関する立ち入った検討は後

24) 以下の諸項目のうち、新幹線鉄道整備事業資金交付金は、1989年度から整備新幹線建設の財源として保有機構から日本鉄道建設公団に交付されるようになった交付金である。この点については、『運輸白書』1990年度版、236ページを参照されたい。

でおこなうこととし、とりあえず下記Hに、JR鉄道各社の会計基準ならびに前節で検討した国鉄損益データの集計処理から推定される、運輸省レポートにおける清算事業団損益データの合算処理を掲げておく。

H. 運輸省レポートにおける清算事業団損益データの合算処理（推定）

- (イ) 営業収益＝土地等貸付収入
- (ロ) 営業費＝一般管理費＋雇用対策費
- (ハ) 営業外収益＝受取利息＋受取配当金
- (ニ) 営業外費用＝支払利息＋債券取扱諸費
- (ホ) 特別利益＝固定資産売却収入
 - ＋土地等貸付収入以外の付帯事業収入
 - ＋補助金等収入＋固定資産交換譲渡額＋雑益
- (ヘ) 特別損失＝固定資産売却原価＋固定資産除却費
 - ＋固定資産交換譲渡額＋固定資産圧縮損
 - ＋前期損益修正損＋公団債務継承損以外の雑損

(2) 清算事業団の固定資産売却収入

清算事業団法第1条第1項によれば、同事業団の事業目的は、「日本国有鉄道の長期借入金及び鉄道債券に係る債務〔……〕その他の債務の償還、日本国有鉄道の土地その他の資産の処分等を適切に行い、もって〔国鉄〕改革法に基づく施策の円滑な遂行に資すること」にあるとされている。かかる事業目的から判断すれば、固定資産売却収入（その主たる内容は土地売却収入）は、同事業団の主たる営業活動から生じた期間収益、すなわち営業収益とみなされるべき項目となろう。しかし、別稿でも指摘したように、連結企業集団としてのJRグループの主たる営業活動は、鉄道輸送事業とみるのが至当である²⁵⁾。そして、

25) 筆者別稿、85ページ、94ページ。

「子会社が採用する会計処理の原則及び手続は、できるだけ親会社に統一しなければならぬ」

J Rグループの主たる営業活動を鉄道輸送事業とみる観点から判断すれば、清算事業団の固定資産売却収入はJ Rグループの特別利益として集計されるべき項目となろう。

つまり、同じ固定資産売却収入であっても、これを清算事業団の事業目的に
てらして性格づける場合と、J Rグループの主たる営業活動にてらして性格づ
ける場合とでは、連結データ作成上の合算処理が異なってくるのである。本稿
では、J Rグループの主たる営業活動を重視する立場から、清算事業団の固定
資産売却収入については、これを特別利益として集計することにした²⁶⁾。この
集計処理は、J R連結データの作成をつうじて、「〔J Rグループの〕経営に対
する国鉄改革のインパクト」を企業会計の観点から鳥瞰的に把握するという、
本稿の基本目的に由来するものである。

ここではこれ以上立ち入った言及はしないが、以上の問題点は、程度の差こ
そあれ、清算事業団におけるその他の損益項目についても等しく指摘できる問
題点である。本稿では、以上に述べた理由により、その他の損益項目について
も、J Rグループの主たる営業活動を重視する立場から、その合算処理をおこ
なうことにした。

ない」(連結財務諸表原則第三の三)というのが、連結決算制度における「会計処理の原則及び
手続」の一般基準である。ところが、J R連結データを作成するためには、逆に、連結決算上の
親会社に擬制される清算事業団の公表決算データを、その子会社であるJ R鉄道各社の「会計処
理の原則及び手続」に統一して再集計することが必要となるのである。J R連結データの作成に
かかる非制度的作業の一例を、ここにも見いだすことができよう。

26) 周知のように、清算事業団は、所有する用地の重要な一部を(再)開発したうえで売却してい
る。ということはすなわち、この場合、同事業団は、一種の開発業者としての機能を果たし
ていることになるのである。したがって、かかる(再)開発事業にともなう固定資産売却収入を、
通常の用地売却収入と区分せず、一括して特別利益として集計することには、問題があるかもし
れない。

しかし、清算事業団の公表決算資料から(再)開発事業にともなう固定資産売却収入と通常の
用地売却収入を区分集計することは技術的に不可能なので、本稿では、同事業団の固定資産売却
収入についてはこれを一括して特別利益として集計した。

固定資産売却収入をめぐる以上の問題は、清算事業団の事業目的および事業内容の特殊性と多
様性を物語る1つの象徴的事例といえよう。

(3) 清算事業団の公団債務継承損

前掲Cにみるように、運輸省レポートでは、清算事業団損益データの合算にあたり、公団債務継承損を控除（すなわち簿外化）する措置がとられている。同レポートによれば、その理由は以下のとおりである。

「国鉄改革以前は青函トンネル、本四架橋等の長期債務に係る金利等の費用については、鉄道建設公団及び本四公団が負担しており国鉄の費用として計上されていなかった。国鉄改革後は青函トンネル、本四架橋等に係る長期債務は、開業等に伴い清算事業団に継承されたため、金利等の費用は清算事業団の費用として計上されることとなった。

したがって、国鉄改革前後における収支の連続性を確保するため、国鉄改革後の清算事業団の費用のうち青函トンネル、本四架橋等の長期債務に係る費用については、清算事業団の費用から控除することとした。」²⁷⁾

しかし、私見によれば、「国鉄改革後は青函トンネル、本四架橋等に係る長期債務は、開業等に伴い清算事業団に継承されたため、金利等の費用は清算事業団の費用として計上されることとなった」という事実それ自体が、JR連結データの作成にあたって認識されるべき一つの重要な経済事象を構成しているのである。したがって、かかる事実を会計的に認識してこそ、「国鉄改革前後における収支」の実態をより正確にJR連結データに反映させることができるのであるし、国鉄損益データとの集計処理上の「連続性」もむしろ確保されるのである²⁸⁾。

27) 運輸省鉄道局、前掲レポート、34ページ。

たとえば、『運輸白書』1988年度版、229ページにおいて、1986年度国鉄決算データと1987年度JR（連結）決算データを比較するかたちで「収支改善状況」が提示されているが、そこでも公団債務継承損は「通常の損失とは異なる」という理由でJR（連結）決算データから除外されている。公団債務継承損の連結除外は、運輸省（鉄道局）の一貫した公式的見解と考えてよいであろう。

28) 運輸省レポートでは、特定債務整理特別勘定損益計算書に整理されていた（すなわち一般勘定損益計算書の簿外項目とされていた）特定長期借入金利子および財政再建利子補給金を、国鉄損益データの集計にあたり、国鉄決算上の損益項目として戻入れる措置がとられている。かかるメ

さらにいえば、公団債務継承損の控除措置は、連結決算制度の観点からみても、看過しえない以下のような問題点を含んでいる。すなわち、第1に、J R 各法人間の内部取引項目でも未実現損益でもない公団債務継承損を連結除外とすることは、「連結損益計算書は、親会社及び子会社の個別損益計算書における収益、費用等の金額を基礎とし、連結会社相互間の取引高及び未実現損益を消去して」作成することを求めた「連結損益計算書作成の基本原則」(連結財務諸表原則第五の一)に抵触するということである。

また、第2に、公団債務継承損は、たとえば1987年度約11,500億円、1988年度約6,400億円というように、きわめて巨額であり、したがって、当該継承損を連結除外とすることは、重要性の原則(連結財務諸表原則注解1)にも抵触することになるということである。

とはいえ、その発生の経緯および金額の規模からして、公団債務継承損は「通常の損失とは異なる」²⁹⁾特殊な損失をなすものと考えられる。したがって、本稿では、当該継承損についてはこれを特別損失として集計することにした。

また、すでに述べたように、特定人件費(相当額)は営業費から控除され、特別損失として再集計されるべき項目となる³⁰⁾。

ㄨ 戻入処理にみるように、同レポートにおいては、広い意味での国鉄の損益項目が、その性格のいかんを問わず、すべて集計処理の対象とされているのである。清算事業団の損失として同事業団の損益計算書にいったん計上された公団債務継承損を控除したのでは、国鉄損益データのそうした集計処理との「連続性」をかえって損なう結果となるであろう。

29) 運輸省鉄道局「国鉄改革後5年間の成果と課題」(J R ガゼット)第69号、1992年12月、46ページ。

30) 特定人件費(すなわち特定退職手当および特定年金)は1986年度まで、特定人件費にかかわる利子は1985年度まで、それぞれ公表決算資料から直接集計することができる。しかし、それ以後の各金額を集計するためには、一定の仮定ないし見積が必要となる。

1987年度以降(すなわち国鉄改革後)の特定人件費相当額として集計したのは、清算事業団が負担している共済年金追加費用と、J R 鉄道7社および清算事業団が負担している共済年金特別負担の合計額である。

以上のうち、共済年金追加費用とは、「積立金のない恩給公務員の期間等を年金算定期間に算入することによって生じる積立不足分の補填費用で、国鉄時代は国鉄が国になり代わって毎年度の発生額を負担していたもので、[昭和]62年度からは国鉄〔清算〕事業団が毎年度の発生額を負担することになっているもの」(横堀允「国鉄改革の債務処理——国鉄清算事業団の財務——」[運輸と経済]第48巻第10号、1988年10月、63ページ)である。

また、共済年金特別負担とは、国家公務員等共済組合法等の一部を改正する法律(平成元ノ

以上を整理すれば、清算事業団損益データは、下記Ⅰのように合算処理されるべきこととなる。本稿で再提示するJR連結データは、下記Ⅰの合算処理にもとづいて作成される³¹⁾。

Ⅰ. 本稿における清算事業団損益データの合算処理

- (イ) 営業収益＝土地等貸付収入
 - (ロ) 営業費＝一般管理費＋雇用対策費－特定人件費相当額
 - (ハ) 営業外収益＝受取利息＋受取配当金
 - (ニ) 営業外費用＝支払利息＋債券取扱諸費
- －特定人件費相当額にかかわる利子

、年法律第93号）等に基づく自助努力等の措置」（『国鉄改革に関する報告』1990年度版、191ページ）の1つとして、JR鉄道7社および清算事業団が1990年度以降負担するようになった特別負担である。

他方、特定人件費（相当額）にかかわる利子については、まず公表決算資料にもとづき特定人件費にかかわる1982-1985年度の平均利子率を算出し、これを1986年度以降の特定人件費（相当額）に乗じてもとめた金額を、当該利子相当額として集計した。ただし、JR鉄道7社の単独決算はすべて黒字決算となっているので、JR鉄道7社の負担する当該特別負担については、かかる利子は発生していないものと仮定した。

- 31) 清算事業団の損益計算書項目のうち、営業損益として集計した土地等貸付収入、一般管理費、雇用対策費について若干の説明をしておく。

清算事業団に課された事業目的の特殊性からすれば、同事業団は、JRグループの主たる営業活動としての鉄道輸送事業に一切かかわっていないと考えるべきであろう。筆者別稿における清算事業団損益データの集計は、かかる仮定にもとづくものであった（筆者別稿、92-93ページ）。

しかし、清算事業団の付帯事業収入をその内訳項目にまで立ち入って検討してみると、当該収入が、土地等貸付収入（土地等使用料）、派遣職員負担金受入、市町村納付金負担金受入、租税公課負担金受入、その他の付帯事業収入からなっていることが分かる。このうち、土地等貸付収入（土地等使用料）は、JRグループの広い意味での営業収益（すなわち鉄道事業の本来的な意味での付帯事業収入）とみなしてよいであろう。そこで、本稿では、当該収入は、営業収益として集計することにした。

他方、一般管理費および雇用対策費の実質的な内容は人件費である。このうち特定人件費相当額（前述参照）は既述のように特別損失として集計されるべき金額となるが、それ以外の金額については性格が曖昧である。特定人件費相当額以外の金額を特別損失に集計するのは、国鉄損益データとの比較可能性を損なうことになるので実施しにくい。かといって、実質的に人件費を内容とする金額を営業外費用に集計することも許されないであろう。そこで、本稿では、当該残金については、これを営業費として集計することにした。

筆者別稿とは異なり、上記3項目を営業損益として集計したのは、以上のような理由による。厳密に言えば、こうした集計処理にも依然として問題が残るのであるが、他の代替的集計処理と比較すれば、より問題の少ない集計処理といえるのではないと思われる。

(ホ) 特別利益＝固定資産売却収入

＋土地等貸付収入以外の付帯事業収入＋補助金等収入

＋固定資産交換譲渡額＋雑益

(ヘ) 特別損失＝固定資産売却原価＋固定資産除却費

＋固定資産交換譲渡額＋固定資産圧縮損＋前期損益修正損

＋特定人件費相当額＋特定人件費相当額にかかわる利子

＋雑損（公団債務継承損を含む）

(4) JR各法人間における内部取引項目の相殺消去

ではつぎに、JR各法人間における内部取引項目の相殺消去について検討をくわえていきたいと思う。

JR各法人間における内部取引項目として運輸省レポートが明示しているのは、前掲Bの3項目（ないし4項目）である。しかし、それによって、JR各法人間における内部取引項目のすべてが網羅されているわけではない。他方、運輸省レポートで明示されている項目のなかには、公表決算資料からその金額を確認（ないし推定）しえないものもある。

そこで、本稿では、筆者が別稿においてその存在と金額を確認（ないし推定）しえた内部取引項目³²⁾を援用し、これに必要な修正・補足をほどこしながら、相殺消去を実施していくことにした。以下では、修正・補足をおこなった内部取引項目についてののみ、必要最小限の説明をおこなう。

本稿で相殺消去を実施する内部取引項目とその相殺消去仕訳を示せば下記Jのとおりである。なお、説明の便宜上、下記Jにおいて例示する仕訳の勘定科目は後出の連結精算表に記載した勘定科目に（ただし一部の特殊なケースをのぞく）、仕訳の金額は1991年度の金額（単位は億円）に、それぞれもついている。また、数字（⑥，⑦，……）は、筆者別稿における内部取引項目の整理番号に対応している³³⁾。

32) 筆者別稿、88-90ページ。

表3は、下記Jの相殺消去にもとづいて作成した1991年度の連結精算表である。1987年度から1990年度までの連結精算表については、本稿の末尾に付表として一括して掲げておく。

J. 本稿で相殺消去を実施する内部取引項目とその相殺消去仕訳

⑥保有機構の事業資産貸付収入（新幹線鉄道施設の受取リース料）と本州J Rの営業費（新幹線鉄道施設の支払リース料）

(借) 営業収益	3,602	(貸) 営業費	3,602
(保有機構)		(本州J R)	

ただし、これは、保有機構が解散されるまでの相殺消去仕訳である（したがって仕訳の金額は1991年4月1日から1991年9月30日までの上半期分）。鉄道整備基金の設立以降（後述参照）は、同基金の営業収益（割賦譲渡収入および譲渡管理費等収入）と、同基金の営業費（割賦譲渡原価）・本州J Rの営業外費用（鉄道整備基金未払金にかかわる支払利息および譲渡管理費等）の相殺消去仕訳となる。相殺消去仕訳のかかる変更は、保有機構の解散=鉄道整備基金の設立に先立ち、保有機構から本州J Rに新幹線鉄道施設が譲渡されたことによるものである。その相殺消去仕訳を示せば、以下のとおりである（なお仕訳の金額は1991年10月1日から1992年3月31日までの下半期分）³³⁾。

33) 運輸省レポートにおいて明示された項目で、その金額が公表決算資料から確認も推定もできないのは、J R鉄道各社間の駅相互使用料である。したがって、本稿では、当該使用料の相殺消去は断念せざるをえなかった。

なお、貸借対照表の連結については、新幹線鉄道施設譲渡に関連する内部取引項目をのぞき、すべて別稿の手続を援用した。したがって、表3の連結精算表で示した整理番号(①, ②, …)は、筆者別稿(85-87ページ)における内部取引項目の整理番号に対応している。

34) この相殺消去仕訳は以下のような仮定にもとづいている。

保有機構から本州J Rへの新幹線鉄道施設の譲渡にともない、同機構の後継法人である鉄道整備基金は本州J Rから割賦譲渡収入および譲渡管理費等収入（その主たる内容は債務取扱諸費）を受取るようになった。他方、本州J Rは鉄道整備基金長期未払金および鉄道整備基金未払金ノ

(借) 営業収益	3,721	(貸) 営業費	1,116
(鉄道整備基金)		(鉄道整備基金)	
		営業外費用	2,605
		(本州 J R)	

＼ にかかわる支払利息ならびに譲渡管理費等を鉄道整備基金に支払うようになった。以上の内部取引に関する相殺消去仕訳を示せば、以下のようになるであろう。

(借) 割賦譲渡収入	3,660	(貸) 支払利息	×××
(鉄道整備基金)		(本州 J R)	
		当期利益	×××
		(鉄道整備基金)	
(借) 譲渡管理費等収入	61	(貸) 譲渡管理費等	61
(鉄道整備基金)		(本州 J R)	

以上の相殺消去仕訳において支払利息と当期利益の金額を記入していないのは、公表決算資料から当該各金額を集計することができないからである。

ところで、上記の割賦譲渡収入の賦課項目として鉄道整備基金は割賦譲渡原価なる項目を損益計算書に計上している。他方、上記の割賦譲渡収入には、本州 J R から受取った鉄道整備基金長期未払金（鉄道整備基金未払金）の当期償還額も含めた、新幹線鉄道施設譲渡にかかわる総収入額が整理されていると推定される。そこで、割賦譲渡原価（1,116 億円）を割賦譲渡元金の当期償却額とみなしたうえで、当該金額を、本州 J R から受取った鉄道整備基金長期未払金（鉄道整備基金未払金）の当期償還額と同額と仮定すれば、上記の相殺消去仕訳はつぎのように書き換えることができるであろう。

(借) 割賦譲渡収入	3,660	(貸) 支払利息	2,544
(鉄道整備基金)		(本州 J R)	
		割賦譲渡原価	1,116
		(鉄道整備基金)	
(借) 譲渡管理費等収入	61	(貸) 譲渡管理費等	61
(鉄道整備基金)		(本州 J R)	

以上の相殺消去仕訳を、さらに表 3 の連結精算表に記載した勘定科目を用いて書き換え、金額を整理したものが、本文で示した⑥の相殺消去仕訳（鉄道整備基金設立以降の仕訳）である。

ちなみに、本州 J R の 1991 年度の貸借対照表に計上された鉄道整備基金未払金（次年度の鉄道整備基金長期未払金償還額を表わす）の合計額は 1,362 億円であり、上記の相殺消去仕訳における割賦譲渡原価とほぼ同規模の金額となっている。したがって、上掲の仮定は、公表決算金額の相互関係からみても、それほど非現実的な仮定とはいえないであろう。

なお、鉄道整備基金長期未払金、鉄道整備基金未払金、割賦譲渡元金等の内容については、本文の⑫に関する説明を参照されたい。

表3 J Rグループの連結精算表 (1991年度) (単位: 億円)

		相殺消去前 の金額	相 殺 消 去		相殺消去後 の金額
			借 方	貸 方	
貸 借 対 照 表	流 動 資 産	9,882		④ 34	9,848
	鉄道事業固定資産	135,883	⑫ 136	⑫ 10,827	125,192
	事業資産	90,772		⑫ 90,726	45
	建設仮勘定	3,594		① 4,595	3,594
	投資等	36,336		② 18,813	12,928
	経営安定基金資産	12,781		③ 8,821	3,960
	繰延資産	5		③ 8,821	5
	繰欠損金	193,009	⑪ 618	⑤ 5,675	179,131
	資 産 合 計	500,466	754	148,312	352,907
	流 動 負 債	21,450	④ 34 ⑫ 1,362 ② 18,813		20,054
損 益 計 算 書	長 期 債 務	416,875	③ 8,821 ⑫ 89,364		299,877
	連結調整勘定			① 8,669	8,669
	資本準備金	11,945	① 4,595		7,350
	資本準備金	12,489	① 8,669		3,820
	利益準備金	62			62
	経営安定基金	12,781	③ 8,821		3,960
	剰 余 金	15,748	⑤ 5,675 ⑫ 10,827	⑪ 618 ⑫ 136	0
	負債・資本合計	500,466	156,981	9,423	352,907
	営 業 収 益	52,732	⑥ 7,323 ⑨ 453 ⑩ 9		44,948
	営 業 費	41,770		⑥ 4,718 ③ 453 ⑩ 52 ⑫ 136	36,412
計 算 書	営 業 外 収 益	2,667	⑦ 1,281 ⑪ 618		768
	営 業 外 費 用	20,728		⑥ 2,605 ⑦ 1,281 ⑧ 713	16,129
	経営安定基金運用収入	912	⑧ 713		199
	特 別 利 益	22,615	⑩ 257 ⑫ 10,827		11,532
	特 別 損 失	9,013		⑩ 214	8,800
	法人税等	1,502		⑪ 618	1,502
	当 期 損 益	5,913	⑫ 136	⑫ 10,827	△5,396
			179,352	179,352	

(注) 億円未満は四捨五入したので合計額の一致しない部分がある。

(資料) 『国鉄改革に関する報告』1991年度版等により作成。

⑦清算事業団の営業外収益（保有機構貸付金にかかわる受取利息）と保有機構の営業外費用（清算事業団借入金にかかわる支払利息）

(借) 営業外収益	682	(貸) 営業外費用	682
(清算事業団)		(保有機構)	

ただし、これは、保有機構が解散されるまでの相殺消去仕訳である（したがって仕訳の金額は1991年4月1日から1991年9月30日までの上半期分）。鉄道整備基金の設立以降は、清算事業団の営業外収益（鉄道整備基金貸付金にかかわる受取利息）と同基金の営業外費用（清算事業団借入金にかかわる支払利息）の相殺消去仕訳となる。相殺消去仕訳のかかる変更は、鉄道整備基金がその設立にあたって、保有機構の権利・義務を基本的にすべて継承したことによるものである。その相殺消去仕訳を示せば、以下のとおりである（なお仕訳の金額は1991年10月1日から1992年3月31日までの下半期分）。

(借) 営業外収益	599	(貸) 営業外費用	599
(清算事業団)		(鉄道整備基金)	

⑧3島J Rの経営安定基金運用収入と清算事業団の営業外費用（経営安定基金債務にかかわる支払利息）

(借) 経営安定基金	713	(貸) 営業外費用	713
運用収入		(清算事業団)	
(3島J R)			

⑨J R旅客6社の営業収益（受取線路使用料）とJ R貨物の営業費（支払線路使用料）

(借) 営業収益	453	(貸) 営業費	453
----------	-----	---------	-----

(JR旅客6社)

(JR貨物)

⑩ JR鉄道7社の営業損益・特別損益（支配株主との取引）と清算事業団の営業費・特別損益（子会社との取引）

JR鉄道7社の損益計算書脚注では、支配株主（すなわち清算事業団）との取引高が、(i)営業収益、(ii)営業費、(iii)営業取引以外の取引高の3区分で開示されている。既述のように、本稿では、JRグループの主たる営業活動を重視する観点から、JRグループ各法人の公表決算データの集計・合算処理を実施している。集計・合算処理のかかる観点からすれば、(i)の営業収益（その主たる内容は鉄道輸送運賃等と推定される）については、清算事業団の営業費との相殺消去項目としてこれを処理するのが最も適当であろう。

(ii)の営業費は清算事業団の側では何らかの収入として処理されているはずであるが、その金額規模等から、当該収入は、同事業団の損益計算書では土地等貸付収入（清算事業団の収益のうちJRグループ合算表において営業収益として集計される唯一の項目）以外の収入として整理されていると推定される。また、JR鉄道7社の営業費として区分されている以上、それが連結損益計算書上の営業外費用（たとえば支払利息等）でないことも明らかである。したがって、その相殺消去の相手項目は清算事業団の特別利益とするのが最も適当であろう。

(iii)の営業取引以外の取引高のほとんどは、その金額規模等から、JR鉄道7社と清算事業団の間の短期金銭債権・債務にかかわる受取利息・支払利息以外の項目であることが明らかである（ちなみに、長期金銭債権・債務は3島JRの経営安定基金にかかわる債権・債務以外に存在せず、当該債権・債務に関する内部取引項目は③⑧において別途に相殺消去されている）。また、JR鉄道7社の営業取引以外の取引高として区分されている以上、それが連結損益計算書上の営業損益（たとえば鉄道輸送運賃等）で

ないことも明らかである。したがって、(iii)の営業取引以外の取引高については、これを J R 鉄道 7 社の特別損益項目とみなしたうえで、清算事業団の特別損益との相殺消去項目として処理するのが最も適当であろう。

以上のことから、上掲⑩の内部取引項目については、以下のような相殺消去を実施するのが、最も適当と思われる。

(借) 営業収益	9	(貸) 営業費	9
(J R 鉄道 7 社)		(清算事業団)	
(借) 特別利益	43	(貸) 営業費	43
(清算事業団)		(J R 鉄道 7 社)	
(借) 特別利益	214	(貸) 特別損失	214
(清算事業団・ J R 鉄道 7 社)		(J R 鉄道 7 社・清算事業団)	

⑪清算事業団の営業外収益（本州 J R からの受取配当金）とそれに対応する同事業団の当期損益

本州 J R 3 社は、1990年度決算から一斉に配当を実施するようになった。1990年度および1991年度の配当実施時点において本州 J R 3 社はいずれも清算事業団の100%子会社であったので、当該各期の配当金はすべて清算事業団にたいして支払われている。なお、1991年度において消去されるべき金額は、1990年度の配当金（412億円）と1991年度の間配当金（206億円）の合計額である。その相殺消去仕訳を示せば、以下のとおりである。

(借) 営業外収益	618	(貸) 当期損益	618
(清算事業団)		(清算事業団)	
(借) 欠損金	618	(貸) 剰余金	618
(清算事業団)		(本州 J R)	

⑫保有機構から本州 J R への新幹線鉄道施設の譲渡ならびに当該譲渡にともなう内部取引項目

保有機構は解散に先立ち、新幹線鉄道施設をその再調達価額9兆1,767億円で本州J Rに譲渡した。そして、当該譲渡代金は、長期未収金（本州J Rの側では長期未払金）として整理された。ただし、当該譲渡代金のうち8兆940億円は保有機構債務の見合額（すなわち当該譲渡資産の簿価相当額）であり、残りの1兆827億円は当該資産譲渡益（すなわち当該譲渡資産の再評価増価額）である。なお、当該譲渡益は保有機構の貸借対照表では剰余金として整理されている。以上の取引に関する仕訳を推定すれば、つぎのとおりである。

(借) 長期未収金	91,767	(貸) 新幹線鉄道施設	80,940
		資産譲渡益	10,827
資産譲渡益	10,827	剰余金	10,827
(保有機構)		(保有機構)	
(借) 鉄道事業固定資産	91,767	(貸) 長期未払金	91,767
(本州J R)		(本州J R)	

既述のように、保有機構の権利・義務の継承法人として鉄道整備基金が設立された。そして、それにともない、保有機構の長期未収金（新幹線鉄道施設譲渡代金）は、鉄道整備基金の貸借対照表において割賦譲渡元金として整理された。また、本州J Rの長期未払金（新幹線鉄道施設買取代金）は、当該各社の貸借対照表において鉄道整備基金長期未払金（支払期限が1年以内のものは鉄道整備基金未払金）として整理された。

新幹線鉄道施設譲渡（買取）にかかわる以上の内部取引をふまえたうえで、当該譲渡（買取）に関する擬制的資産・負債の相殺消去仕訳を示せば、以下のとおりである。なお、割賦譲渡元金（長期未収金）の継承残高と期末残高の相違は、当該元金の期中減少に起因するものと思われる。

(借) 鉄道整備基金	1,362	(貸) 割賦譲渡元金等	90,726
------------	-------	-------------	--------

未 払 金 (鉄道整備基金)

鉄道整備基金 89,364

長期未払金

(本州 J R)

(借) 剰 余 金 10,827 (貸) 鉄道事業固定資産 10,827

(鉄道整備基金)

(本州 J R)

また、鉄道整備基金の設立にともない、保有機構の清算事業団借入金は同基金にそのまま継承されたので、清算事業団の保有機構貸付金と保有機構の清算事業団借入金の相殺消去仕訳（整理番号②）は、つぎのように修正される。

(借) 清算事業団 18,813 (貸) 鉄道整備基金 18,813

借 入 金

貸 付 金

(鉄道整備基金)

(清算事業団)

以上は、新幹線鉄道施設譲渡（買取）にかかわる貸借対照表項目とその相殺消去仕訳を整理したものである。これらの諸項目とその相殺消去仕訳はさらに、つぎにみるような損益計算書項目およびその相殺消去仕訳と連動している。

上述したように、保有機構は解散に先立ち新幹線鉄道施設をその再調達価額 9 兆 1,767 億円で本州 J R に譲渡したが、当該譲渡代金のうち 1 兆 827 億円は当該資産譲渡益である。当該譲渡益は保有機構の損益計算書では特別利益として整理されている。当該譲渡益は、保有機構から本州 J R への新幹線鉄道施設の譲渡という内部取引に付随して生じた未実現利益なので、J R 連結データの作成にさいしては消去されるべき項目となる。

(借) 特 別 利 益 10,827 (貸) 当 期 損 益 10,827

(保有機構)

(保有機構)

本州ＪＲが保有機構から買取った新幹線鉄道施設は、ＪＲ連結データの作成にあたり当該資産譲渡益相当額（１兆827億円）だけ相殺消去されるが、この相殺消去にともない、本州ＪＲの営業費（当該相殺消去額にかかわる減価償却費）の減額修正と当期損益（当期利益）の増額修正が必要となる³⁵⁾。そして、この修正に連動するストック面の派生的修正としてさらに、本州ＪＲの鉄道事業固定資産と剰余金の増額修正が必要となる。

(借) 当期損益	136	(貸) 営業費	136
(本州ＪＲ)		(本州ＪＲ)	
(借) 鉄道事業固定資産	136	(貸) 剰余金	136
(本州ＪＲ)		(本州ＪＲ)	

V ＪＲ連結データの再提示

前節で提示した合算・相殺消去にもとづいて、1987年度から1991年度までのＪＲ連結データを作成し、その結果を一覧したのが表４である。表４では、1982年度から1986年度までの国鉄決算データもあわせて一覧している。あらためて指摘するまでもなく、ここに一覧した国鉄決算データは、本稿Ⅲ節での検討にもとづいて当該各年度の公表決算データを再集計したものである。

紙幅の制約もあり、表４の連結データそれ自体についての立ち人った分析・検討は今後の課題とせざるをえない。ここでは、表４の連結データの含意を読み取るうえで重要と思われるいくつかの事項について、若干の補足的説明をおこなうにとどめておく。

35) ただし、減額修正されるべき減価償却費は公表決算資料から直接集計できないので、本州ＪＲにおける減価償却費の1991年度純増加額（1,155億円）を便宜的に新幹線鉄道施設にかかわる減価償却費とみなしたうえで、これを新幹線鉄道施設の簿価と再評価増価額に按分し、当該按分額にもとづいて消去されるべき減価償却費（136億円）を推定した。

(1) 鉄道整備基金損益データの合算処理

1991年4月19日の鉄道整備基金関連3法(新幹線鉄道に係る鉄道施設の譲渡等に関する法律、鉄道整備基金法、全国新幹線鉄道整備法の一部を改正する法律)の成立をうけ、1991年9月30日に保有機構は解散され、その権利・義務の継承法人として同年10月1日に鉄道整備基金が設立された。また、これに先立ち、保有機構が保有していた新幹線鉄道施設は、本州JRに譲渡された。

さて、ここで注目されるのは、JRグループにおける鉄道整備基金の財務的機能である。というのも、同基金は「既設新幹線譲渡収入等を財源として鉄道助成を総合的に実施する特殊法人」³⁶⁾として設立された機関であり、したがって、JR旅客鉄道6社間の内部補助中継ならびに国鉄長期債務等の処理を主たる事業目的とした保有機構とは、その財務的機能を大きく異にしているからである³⁷⁾。さらにまた、鉄道整備基金の主要財源となる既設新幹線鉄道施設の譲渡代金(すなわち本州JRの側からみれば同施設買取代金)は当該資産の再調達価額とされ、当該資産簿価を1兆円以上も上回る9兆1,767億円とされたことにも留意しておく必要がある。

つまり、保有機構の解散=鉄道整備基金の設立という制度改編によって、連結企業集団としてのJRグループの事業構造に、大きな非連続性が持ち込まれることになったのである。ここでは詳論しないが、この非連続性は、鉄道整備基金を連結企業集団としてのJRグループにくわえることの適否にもかかわる重大な問題を含んでいる³⁸⁾。

36) 1990年末の「政府・与党申合せ」(楠木行雄「鉄道整備基金による新しい鉄道助成体系について」『運輸と経済』第51巻第6号、1991年6月、44ページ)。

37) 保有機構の財務的機能については、土屋比呂幾「新幹線鉄道保有機構の機能」『運輸と経済』第48巻第10号、1988年10月、59-60ページを参照されたい。

38) 別稿で筆者が1991年度のJR連結データの作成を差し控えたのは、以上に述べたような事情を勘案した結果であった。

鉄道整備基金が保有機構の権利・義務の継承法人であるという点から判断すれば、同基金を連結の範囲に含めないわけにはいくまい。しかし、新幹線鉄道施設配賦譲渡収入のほか、一般会計や産投会計からの補助金収入等を主たる経常的収入として受入れ、これら収入を財源としながら、日本鉄道建設公団や都市鉄道等にたいする助成事業を主たる事業活動の1つとして実施するという鉄道整備基金の財務的機能から判断すれば、同基金を連結企業集団としてのJRグループにノ

表4 国鉄決算データと

		国 鉄 決 算 デ ー タ			
		1982年度	1983年度	1984年度	1985年度
貸借対照表	流動資産	7,572	8,532	9,208	7,407
	固定資産	96,789	99,586	100,492	99,626
	鉄道事業固定資産	84,060	85,356	88,129	89,666
	事業資産	—	—	—	—
	建設仮勘定	11,003	12,504	10,602	8,216
	投資	1,224	1,257	1,321	1,331
	経営安定基金資産	—	—	—	—
	繰延資産	9,501	9,668	11,140	11,546
	未整理資産	48	221	169	449
	欠損	89,646	106,250	122,754	141,212
	資産合計	203,557	224,257	243,764	260,239
貸借対照表	流動負債	6,523	7,214	7,625	6,091
	固定負債	180,457	199,833	218,269	235,610
	長期債務	180,457	199,833	218,269	235,610
	その他負債	8,202	8,836	9,496	10,164
	負債合計	195,182	215,883	235,389	251,865
	連結調整勘定	—	—	—	—
	資本金	4,560	4,560	4,560	4,560
	本準備金	3,815	3,815	3,815	3,815
	利益準備金	—	—	—	—
	経営安定基金	—	—	—	—
	資本合計	8,375	8,375	8,375	8,375
	負債・資本合計	203,557	224,257	243,764	260,239
損益計算書	営業収益	29,493	29,606	31,027	33,105
	営業費用	33,580	33,742	32,892	31,082
	営業損益	△4,087	△4,136	△1,865	2,023
	営業外収益	58	53	32	19
	営業外費用	11,004	12,471	13,060	13,535
	経営安定基金運用収入	—	—	—	—
	経常損益	△15,033	△16,554	△14,893	△11,493
	特別利益	7,968	8,700	8,084	7,678
	特別損失	6,712	8,749	9,695	14,664
	税引前当期損益	—	—	—	—
	法人税等	—	—	—	—
	当期損益	△13,777	△16,603	△16,504	△18,479

(注) 億円未満は四捨五入したので合計額の一致しない部分がある。

(資料) 1982—85年度については『日本国有鉄道監査報告書』各年度版、1986年度については照表「運輸と経済」第48巻第10号、1988年10月、69—77ページ、「運輸白書」1988年度整備基金「平成3事業年度財務諸表」等により作成。

J R 連結データの比較一覧表

(単位: 億円)

タ	J	R	連	結	デ	ー	タ
1986年度	1987年度	1988年度	1989年度	1990年度	1991年度		
12,919	10,735	10,135	10,692	10,170	9,848		
100,259	124,060	122,547	123,435	124,308	159,965		
92,060	91,509	91,710	90,757	90,441	125,192		
—	—	—	—	—	45		
6,402	5,665	3,493	4,106	3,832	3,594		
1,400	10,429	10,929	11,643	12,293	12,928		
—	0	0	1,226	2,544	3,960		
11,712	37,796	37,271	36,612	35,882	5		
11	—	—	—	—	—		
154,821	152,110	168,930	175,797	172,254	179,131		
279,724	324,701	338,884	347,762	345,158	352,907		
9,536	14,441	15,186	16,343	16,097	20,054		
250,650	291,112	304,439	310,408	306,733	308,992		
250,650	285,989	298,706	304,323	298,496	299,877		
11,162	—	—	—	—	—		
271,349	305,554	319,625	326,751	322,829	329,046		
—	8,669	8,669	8,669	8,669	8,669		
4,560	6,661	6,770	7,296	7,296	7,350		
3,815	3,818	3,820	3,820	3,820	3,820		
—	—	—	—	—	62		
—	0	0	1,226	2,544	3,960		
8,375	10,479	10,590	12,342	13,659	15,192		
279,724	324,701	338,884	347,762	345,158	352,907		
34,168	35,994	38,646	40,185	43,209	44,948		
29,245	28,362	29,152	30,711	32,190	36,412		
4,923	7,633	9,494	9,474	11,019	8,536		
101	497	608	723	1,156	768		
13,921	14,760	16,343	16,075	15,795	16,129		
—	0	0	19	103	199		
△8,897	△6,630	△6,241	△5,859	△3,518	△6,625		
7,115	4,037	5,591	10,161	18,972	11,532		
11,827	18,979	14,852	8,647	9,038	8,800		
—	△21,572	△15,502	△4,345	6,416	△3,894		
—	1,058	1,318	1,296	1,555	1,502		
△13,609	△22,630	△16,820	△5,640	4,861	△5,396		

清算事業団「昭和61年度日本国有鉄道の決算について」、横堀充「国鉄の最終決算と閉止貸借対
版、参考資料、8—9ページ、1987—91年度については「国鉄改革に関する報告」各年度版、鉄道

以上の諸点、ならびに、これまで繰り返し言及してきたJ R連結データの作成趣旨をふまえ、本稿では、鉄道整備基金損益データについて下記Kのような合算処理をおこなうことにした³⁹⁾。なお、内部取引項目の相殺消去については前節で言及したとおりである。

K. 鉄道整備基金損益データの合算処理

- (イ) 営業収益＝割賦譲渡収入＋譲渡管理費等収入
- (ロ) 営業費＝割賦譲渡原価＋一般管理費
- (ハ) 営業外収益＝事業外収益
- (ニ) 営業外費用＝借入金利息＋債券利息＋債券取扱諸費
- (ホ) 特別利益＝国庫補助金収入＋政府補給金収入
- (ヘ) 特別損失＝新幹線整備助成事業費＋鉄道整備助成事業費

(2) 運輸省連結データとの相違点

つぎに、本稿での検討作業を総括する意味も兼ね、表1の運輸省連結データと表4のJ R連結データの主たる相違点を、ごくかんたんに整理しておきたい。

特定人件費（相当額）の集計処理 表1の運輸省連結データでは特定人件費（相当額）は営業費として集計されている。これにたいして、表4では当該人件費（相当額）は営業費から控除され、特別損失として集計されている。表

1、含めることには、大きな問題があるといえよう。

以上の問題に関する立ち入った検討は今後の課題としたい。本稿では、運輸省連結データとの比較可能性のあるJ R連結データを作成・再提示するという立場から、とりあえず鉄道整備基金を連結の範囲に含めることにした。

39) 鉄道整備基金の損益計算書項目について、以下、若干の補足的説明をしておく。

新幹線整備助成事業費とは、整備新幹線の建設を促進し、あるいは未着工区間の建設促進の準備事業を適切に実施するために、日本鉄道建設公団に交付される補助金等である。

また、鉄道整備助成事業費とは、主要幹線鉄道施設または都市鉄道施設の建設または改良をおこなう鉄道事業者または日本鉄道建設公団に交付される補助金等である。

いずれも、鉄道事業会計規則にいう営業費や営業外費用とはみなしえないので、特別損失として集計した。なお、鉄道整備基金の新幹線整備助成事業および鉄道整備助成事業の詳細については、山野井充「鉄道整備基金平成4年度事業計画」『J R ガゼット』第63号、1992年6月、52-54ページ；楠木、前掲論文、46-50ページなどを参照されたい。

4におけるかかる集計処理は、本稿Ⅲ節で言及したように、当該人件費（相当額）の「異常負担」項目としての性格を期間損益計算に反映させることを目的としたものである。

かかる集計処理の結果、企業会計的な意味での営業損益が赤字から黒字に転じたのは、1987年度ではなく、1985年度であったことが判明する。つまり、国鉄末期にはすでに、国鉄の主たる営業活動としての鉄道輸送事業それ自体は、収益的事業へと転換していたのである。したがって、「営業損益については、国鉄改革を契機に赤字から黒字に転じており、このことは特筆に値しよう」という運輸省レポートの評価は、会計事実の誤認にもとづく不正確な評価といわなくてはならないであろう。

公団債務継承損の集計処理 表1の運輸省連結データでは公団債務継承損は「収支の連続性」を阻害するものとして損益項目から控除（すなわち簿外化）されている。これにたいして、表4では当該継承損は損益項目の1つ（具体的には特別損失）として集計されている。表4におけるかかる集計処理は、国鉄改革前後の収支の実態、国鉄損益データとの集計処理上の連続性、連結決算制度との整合性を考慮した結果である。

かかる集計処理の結果、当期損失は、国鉄改革以後に（一時的にせよ）急激な増大をみせていることが判明する。これは、財源措置のしかるべき目途もないままに実施され続けた国鉄末期の冒険投資の事後的処理が、国鉄改革をつうじて、基本的には、JRグループ（より正確に言えば、国鉄長期債務等の実質的継承法人である清算事業団と本州JR、ということはすなわち利用者・納税者たる国民）の負担において実施されることになったという冷厳な事実を反映したものである。運輸省連結データにおける当期損失と表4における当期損失との相違は、基本的には、公団債務継承損の集計処理にみる以上の相違によって説明できるであろう。

未消去の内部取引項目が残存する可能性 本稿で実施した内部取引項目の相殺消去は、運輸省連結データにおけるそれと必ずしも一致していない。運輸

省連結データと表4のJ R連結データの間には、以上でふれた項目以外の項目についても若干の相違が散見するが、そうした相違のいくつかは相殺消去手続の相違に起因するものと考えられる。このことは同時に、表4のJ R連結データに未消去の内部取引項目が依然として残存している可能性を示唆している。しかし、資料の制約から、その可能性を具体的なかたちで検証することはできなかった。

連結貸借対照表データの提示 表1の運輸省連結データでは損益計算書の連結のみが問題とされ、貸借対照表の連結は考慮外におかれている。しかし、本稿では貸借対照表の連結も実施し、その結果を表4に一覧した。これは、連結企業集団の経済的実態を鳥瞰的に把握するためにはフロー・ストック両面の連結が欠かせないという、ごく素朴な連結会計観にもとづくものである。国鉄長期債務等の継承・処理問題（すなわちJ R各法人間のストックの配分問題）は国鉄改革の核心的問題の1つであるだけに、具体的な分析・検討課題との関連においても、貸借対照表の連結は損益計算書の連結に勝るとも劣らない重要性を有しているといえよう⁴⁰⁾。

しかし、課題の制約上、本稿ではこの問題にこれ以上立ち入らない。連結貸借対照表データそれ自体の分析・検討は、連結損益計算書データの分析・検討と同様、今後の課題としたい。

VI むすびにかえて

以上によって、別稿で筆者が提示したJ R連結データとの比較検討をつうじて、運輸省連結データの示唆と問題点を照射し、もって「国鉄改革後5年間の成果と課題」の正確な理解への接近を図るという本稿の課題は、おおむね達成されたものと思われる。とはいえ、本稿では、課題および紙幅の制約から、多

40) したがって、運輸省レポートがなぜ貸借対照表の連結を考慮外としたのか、むしろ理解に苦しむところである。

なお、表4の連結貸借対照表データの作成作業と当該作業をめぐる理論問題については、筆者別稿、85-88ページを参照されたい。

くの問題について検討を留保せざるをえなかった。とりわけ、連結データそれ自体の分析・検討は、ほとんどおこなうことができなかった。そうした分析・検討は、続稿の課題としたい。

ところで、J R各法人の相互関係を財務的観点から振り返ってみると、J Rグループは擬制的債権・債務の巨大かつ複雑なネクサスとして存在していることが分かる。このネクサスが、J Rグループの債務償還機能と内部補助機能を支えているのである⁴¹⁾。J R連結データの作成作業は、このネクサスを1つひとつ解きはぐしていく作業に収斂する。

したがって、J Rグループの連結経営分析においては、かかる作業の最終生産物としてのJ R連結データだけでなく、当該作業の過程で明らかになったJ R各法人間の内部取引関係それ自体もきわめて重要な意味をもつことになるのである。本稿を終えるにあたり、このことをあらためて強調しておきたいと思う。

41) 相殺消去問題と直接的な関係がないので本文ではあえて言及しなかったが、日本国有鉄道改革法第26条の規定により、国鉄の鉄道債券（ないし鉄道建設債券）の継承法人は、すべての鉄道債券（ないしすべての鉄道建設債券）について連帯債務を負うものとされている。つまり、本州J RおよびJ R貨物の4法人は、清算事業団等の鉄道債券について連帯債務を負っているのである。

また、事実、日本国有鉄道改革法第26条の規定、ならびに旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律第4条の規定にもとづき、本州J RおよびJ R貨物の4法人は、総財産を社債および清算事業団等の鉄道債券の一般担保に供しているのである。

以上の措置は、J R各法人間の擬制的債権・債務のネクサスにうたれた投網ともいべきものであり、J Rグループの分割・民営体制（とりわけ分割体制）の特殊性を象徴する措置となっている。ここではとくに、以上のような措置が、J Rグループの連結経営分析の必要性和重要性をさらにいっそう高めているという事実を強調しておきたい。

付表1 JRグループの連結精算表(1987年度) (単位:億円)

		相殺消去前 の金額	相 殺 消 去		相殺消去後 の金額
			借 方	貸 方	
貸 借 対 照 表	流 動 資 産	10,750		④ 15	10,735
	鉄道事業固定資産	91,509			91,509
	建設仮勘定	5,665			5,665
	投資等	43,595		{ ① 4,595	10,429
	経営安定基金資産	12,781		{ ② 28,572	0
	繰延資産	37,796		{ ③ 12,781	37,796
	欠 損 金	165,412		{ ③ 12,781 ⑤ 521	152,110
	資 産 合 計	383,966		59,265	324,701
損 益 計 算 書	流 動 負 債	14,456	④ 15		14,441
	長期債務	327,341	{ ② 28,572 ③ 12,781		285,989
	連結調整勘定	11,256	① 4,595	① 8,669	8,669
	資本準備金	12,487	① 8,669		6,661
	経営安定基金	12,781	③ 12,781		3,818
	剰 余 金	521	⑤ 521		0
	負債・資本合計	383,966	67,934	8,669	0
損 益 計 算 書	営 業 収 益	43,486	{ ⑥ 7,098 ⑨ 351 ⑩ 43		35,994
	営 業 費	36,216		{ ⑥ 7,098 ⑨ 351 ⑩ 405	28,362
	営業外収益	2,527	⑦ 2,030		497
	営業外費用	17,723		{ ⑦ 2,030 ⑧ 933	14,760
	経営安定基金運用収入	933	⑧ 933		0
	特別利益	4,399	⑩ 362		4,037
	特別損失	18,979			18,979
	法人税等	1,058			1,058
	当期損益	△22,630			△22,630
			78,751	78,751	

(注) 億円未満は四捨五入したので合計額の一致しない部分がある。

(資料) 『国鉄改革に関する報告』1987年度版等により作成。

付表2 J Rグループの連結精算表(1988年度) (単位:億円)

		相殺消去前 の金額	相 殺 消 去		相殺消去後 の金額
			借 方	貸 方	
貸 借 対 照 表	流 動 資 産	10,156		④ 20	10,135
	鉄道事業固定資産	91,710			91,710
	建 設 仮 勘 定	3,493			3,493
	投 資 等	43,778		{ ① 4,595 ② 28,254	10,929
	経営安定基金資産	12,781		③ 12,781	0
	繰 延 資 産	37,271			37,271
	欠 損 金	183,219		{ ③ 12,781 ⑤ 1,508	168,930
	資 産 合 計	398,824		59,939	338,884
	流 動 負 債	15,206	④ 20		15,186
	長 期 債 務	339,741	{ ② 28,254 ③ 12,781		298,706
損 益 計 算 書	連結調整勘定 資 本	11,365	① 4,595	① 8,669	8,669
	資 本 準 備 金	12,489	① 8,669		3,820
	経 営 安 定 基 金	12,781	③ 12,781		0
	剰 余 金	1,508	⑤ 1,508		0
	負債・資本合計	398,824	68,608	8,669	338,884
	営 業 収 益	46,158	{ ⑥ 7,098 ⑨ 374 ⑩ 40		38,646
	営 業 費	37,006		{ ⑥ 7,098 ⑨ 374 ⑩ 381	29,152
	営 業 外 収 益	2,616	⑦ 2,009		608
	営 業 外 費 用	19,284		{ ⑦ 2,009 ⑧ 933	16,343
	経営安定基金運用収入	933	⑧ 933		0
特 別 法 当 期	特 別 利 益	5,951	⑩ 360		5,591
	特 別 損 失	14,871		⑩ 19	14,852
	人 税 等 益	1,318			1,318
	△16,820				△16,820
			79,422	79,422	

(注) 億円未満は四捨五入したので合計額の一致しない部分がある。

(資料) 『国鉄改革に関する報告』1988年度版等により作成。

付表3 JRグループの連結精算表 (1989年度) (単位: 億円)

		相殺消去前 の金額	相 殺 消 去		相殺消去後 の金額
			借 方	貸 方	
貸 借 対	流 動 資 産	10,716		④ 24	10,692
	鉄道事業固定資産	90,757			90,757
	建 設 仮 勘 定	4,106			4,106
	投 資 等	36,533		{ ① 4,595 ② 20,295	11,643
	経営安定基金資産	12,781		③ 11,555	1,226
	繰 延 資 産	36,612			36,612
	欠 損 金	190,620		{ ③ 11,555 ⑤ 3,269	175,797
	資 産 合 計	399,053		51,293	347,762
照 表	流 動 負 債	16,367	④ 24		16,343
	長 期 債 務	336,173	{ ② 20,295 ③ 11,555		304,323
	連結調整勘定			① 8,669	8,669
	資 本 勘 定 金	11,891	① 4,595		7,296
	資 本 準 備 金	12,489	① 8,669		3,820
	経 営 安 定 基 金	12,781	③ 11,555		1,226
	剰 余 金	3,269	⑤ 3,269		0
	負債・資本合計	399,053	59,962	8,669	347,762
損 益 計 算 書	営 業 収 益	47,885	{ ⑥ 7,280 ⑨ 396 ⑩ 25		40,185
	営 業 費	38,433		{ ⑥ 7,280 ⑨ 396 ⑩ 46	30,711
	営 業 外 収 益	2,304	⑦ 1,581		723
	営 業 外 費 用	18,567		{ ⑦ 1,581 ⑧ 911	16,075
	経営安定基金運用収入	930	⑧ 911		19
	特 別 利 益	10,269	⑩ 107		10,161
	特 別 損 失	8,733		⑩ 86	8,647
	法 人 税 等 当 期 損 益	1,296 △5,640			1,296 △5,640
			70,262	70,262	

(注) 億円未満は四捨五入したので合計額の一致しない部分がある。

(資料) 「国鉄改革に関する報告」1989年度版等により作成。

付表4 J R グループの連結精算表 (1990年度) (単位: 億円)

		相殺消去前 の金額	相 殺 消 去		相殺消去後 の金額
			借 方	貸 方	
貸 借 対 照 表	流 動 資 産	10,186		④ 16	10,170
	鉄道事業固定資産	90,441			90,441
	建設仮勘定	3,832			3,832
	投 資 等	36,242		{ ① 4,595	12,293
	経営安定基金資産	12,781		{ ② 19,354	2,544
	繰 延 資 産	35,882		{ ③ 10,237	35,882
	欠 損 金	187,391		{ ④ 10,237	172,254
				{ ⑤ 4,900	
	資 産 合 計	394,497		49,339	345,158
損 益 計 算 書	流 動 負 債	16,112	④ 16		16,097
	長 期 債 務	328,088	{ ② 19,354		298,496
			{ ③ 10,237		
	連結調整勘定			① 8,669	8,669
	資 本 金	11,891	① 4,595		7,296
	資 本 準 備 金	12,489	① 8,669		3,820
	経営安定基金	12,781	③ 10,237		2,544
	剰 余 金	4,900	⑤ 4,900		0
	負債・資本合計	394,497	58,008	8,669	345,158
損 益 計 算 書	営 業 収 益	50,919	{ ⑥ 7,280		43,209
			{ ⑨ 421		
			{ ⑩ 10		
	営 業 費	39,923		{ ⑥ 7,280	32,190
				{ ⑨ 421	
				{ ⑩ 33	
	営 業 外 収 益	2,570	⑦ 1,414		1,156
	営 業 外 費 用	18,028		{ ⑦ 1,414	15,795
				{ ⑧ 818	
	経営安定基金運用収入	921	⑧ 818		103
特 別 損 失	特 別 利 益	19,063	⑩ 90		18,972
	特 別 損 失	9,106		⑩ 67	9,038
	法 人 税 等 益	1,555			1,555
	当 期 損 益	4,861			4,861
			68,041	68,041	

(注) 億円未満は四捨五入したので合計額の一致しない部分がある。

(資料) 『国鉄改革に関する報告』1990年度版等により作成。